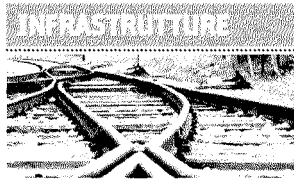


## Torino-Lione, Valle di Susa e un sistema in ordine sparso



MARIA CHIARA VOCI

**N**egli anni Novanta, i cantieri dell'autostrada hanno portato lavoro in Valle di Susa. I ristoranti e gli alberghi hanno ospitato gli operai, le grandi imprese di fuori hanno impiegato manodopera locale, le ditte del territorio sono state coinvolte nelle forniture. Oggi dovrebbe arrivare la Tav e fra le popolazioni locali - dove pur rimane forte il sentimento di chi si oppone e dove serpeggia un clima di generale sfiducia - c'è

chi sarebbe pronto ad accogliere l'opera, se fosse accompagnata da un progetto di sviluppo e da nuove opportunità di lavoro.

La politica scommette, rassicura e poi dilaziona: con l'avvio dei cantieri, già con la Maddalena, potrebbero essere tempi migliori per tutti. Grazie alla «Démarche Grand Chantier». Nel frattempo il Governo latita. L'Osservatorio di Virano è solo. La comunicazione è un misto di annunci in ordine sparso. E la

voce del sistema territoriale non ha forza: Ferruccio Dardanello, presidente di Unioncamere, sprona a darsi una mossa. I lavori tardano a iniziare, rimpallati da continui annunci e sotto la spada di Damocle delle manifestazioni promesse dai No-Tav. L'Ue guarda infastidita. Ne verremo mai fuori?

Servizi > pagine 2 e 3

## ALTA VELOCITÀ

LE ATTESE E I RITARDI DELLA TORINO-LIONE

**10 milioni**

**I lavori.** Il valore dei cantieri scorporati dall'appalto principale, da affidare alle Pmi

**Le critiche.** Per il movimento No Tav l'impianto della legge della regione privilegia l'intermediazione parassitaria

# Cantieri Tav, la lezione francese

Oltralpe il Démarche è un sistema rodato con 24,3 milioni di investimenti

SUSA (TO)

Maria Chiara Voci

In Francia, le idee sono chiare: l'equazione cantieri uguale lavoro funziona. Lo hanno dimostrato le ricadute delle tre discenderie (cioè gli scavi propedeutici alla Tav) già realizzate con il metodo "Démarche Grand Chantier", utilizzando in gran parte forza lavoro e fornitori locali. E ora la "Démarche" sarà applicata a tutto il tratto francese della Torino-Lione. A fare da cambiale - garanzia per il territorio - ci sono la forza della legge nazionale che regola a "Démarche" e l'impegno, nero su bianco, di un contratto Stato-Regione, che prevede, per il periodo 2007-2013, oltre 24 milioni di investimenti pubblici, tutti spesi per un unico obiettivo: la competitività. Lo Stato contribuisce e lo Stato è alla

guida: con la "Démarche" mette in campo una serie di azioni, che vanno dalla formazione all'indennizzo fondiario, dalla sistemazione in strutture ricettive delle maestranze all'impiego della manodopera locale, dalla formazione professionale all'assistenza alle imprese, fino alle procedure di mitigazione dell'impatto ambientale.

In Italia, la scommessa è ancora carta bianca, tutta da costruire. La legge che accoglie il metodo "Démarche" è regionale: ferma da settimane in aula di consiglio, quasi un *refrain* che si rincorre nel calendario di ogni convocazione lavori, al centro di un fuoco di fila di emendamenti del Movimento 5 stelle, che mette in scacco la maggioranza (impossibile prevedere al momento per «Il Sole 24 Ore Nord Ovest» di andare in stampa, lunedì 11 aprile, se, nella seduta di ieri, mar-

tedi 12, il testo sia stato varato). Fra le righe del Ddl 85 c'è tutto e niente. Uno scheletro vuoto, con diecimacro-azioni che dovranno essere riempite di dettagli; 200mila euro l'anno per funzionamento e comunicazione (il "minimo sindacale"); un lungo elenco di come, nello specifico, saranno composti gli organi di governo della "Démarche" in salsa italiana. E un modello che riprende quello francese.

Poici sono le promesse. Diecimilioni di cantieri per le piccole e medie imprese, che saranno scorporati dall'appalto principale per il cunicolo del-

PER IL TERRITORIO

**Il progetto.** La legge per lo sviluppo di interventi a sostegno dei territori interessati dalle grandi opere è un esperimento in Italia e contiene le regole per una declinazione della «Démarche Grand Chantier» francese

**Nel testo.** Per ora regola gli organi di gestione (comitato di pilotaggio, struttura tecnica, comitati competenti per ambiti o materia) e dieci macro-azioni

■ SELPRESS ■  
 www.selpress.com

la Maddalena. E, quando sarà avviata l'opera, una pioggia di micro-cantieri che si affiancheranno a quello da General contractor: come per il Brennero, le imprese piemontesi potranno partecipare alle installazioni di cantiere. E anche agli sbancamenti, la posa delle barriere, la movimentazione dello smarino. «Sarà il Comitato, a cui partecipano anche organi di governo, a far sì che i bandi collaterali all'opera siano di importo tale da consentire la partecipazione anche alle Pmi del territorio - spiega l'assessore ai Trasporti piemontese, Barbara Bonino -. La Regione ha chiesto di far parte del futuro ente promotore, che prenderà il posto di Ltf». «Le azioni della legge saranno tante», prosegue Antonello Angeleri, relatore di maggioranza della legge. «Si va dalla formazione - aggiunge - al sostegno per lo sviluppo, con sgravi fiscali».

Intanto la Valle aspetta. C'è chi ci crede, c'è anche chi si dà da fare e si consorzia. «Fra le

imprese edili locali c'è chi ha capito le potenzialità - racconta Mario Virano, il commissario di Governo che è anche il vero stratega della legge -. Nulla piove dall'alto, bisogna tutti rimbocarsi le maniche». Ma, nella stretta e lunga valle che corre sotto il Frejus, la crisi ha già falciato molte imprese. All'appuntamento con i bandi, le realtà che potranno presentarsi e competere sono rimaste poche. E poi, in Valle, c'è anche chi non ci ha mai creduto o non ci crede più. «Questa legge è solo una grande fregatura - tagliano corto i No Tav -. È solo un'occasione per i tanti faccendieri che ronzano intorno alle grandi opere. L'impianto della norma privilegia l'intermediazione parassitaria. Moltiplica le sedi di contrattazione, dal livello regionale a quello locale. I soliti carrozzoni, con il fiorire di un sottobosco di consulenti a girare per gli uffici delle amministrazioni e delle associazioni di categoria».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## A confronto

Le risorse per la Démarche e i lavoratori impiegati per la Tav

### IN FRANCIA

# 24,3 milioni

È la stima delle risorse da investire per garantire le ricadute sul versante francese, per il periodo 2007-2013

# 6.500

Si tratta degli impieghi diretti censiti in fase di cantiere, fra Lione e il confine di Stato con l'Italia

### IN ITALIA

# 200 mila €

È lo stanziamento a oggi previsto per la gestione e la comunicazione del sistema collegato alla Démarche

# 2 mila

Il numero di addetti previsto per la tratta italiana della Tav, nell'arco di sei anni di lavori, su tre turni, sette giorni alla settimana

Fonte: elab. del Sole 24 Ore Nord Ovest su dati

## L'ALBERGATRICE

### «No ad aiuti momentanei, si a progetti di lunga durata»

Fino ad oggi, nelle stanze del Napoleon, aperto dal 1971 a Susa, la Tav ha portato solo le forze dell'ordine, che nell'autunno del 2005 si sono riversate in montagna per presidiare l'avvio - mancato - degli scavi per il cunicolo di Venaus. Patrizia Ferrarini, una famiglia di albergatori alle spalle, al secondo mandato nell'Ascom locale e una volontà di ferro, nel credere a uno sviluppo possibile e sostenibile per la Valsusa, non ha perso la determinazione. A patto che si passi dalle parole ai fatti. «La crisi è adesso - racconta seduta nella sua hall -, siamo a una media di riempimento stanze del 15-20% e abbiamo dovuto ridurre il personale. A Susa, ci sono quattro alberghi e un totale

di quasi duecento posti letto. Un tempo, erano le industrie a portare clienti. Molti ne hanno portati anche i lavori per l'autostrada e per la centrale di Pont Ventoux. Ma adesso la strada è costruire un'alternativa, ragionare per dare un futuro diverso alla Valle e a chi, ogni giorno, si rimbocca le maniche per lavorare». Il dibattito sulla Tav paralizza l'azione politica. La discussione è ingombrante, ma i risultati tardano. Ai tavoli che contano non si siedono mai i rappresentanti del territorio, mentre cresce, fra la gente, la

diffusa sfiducia. «Dalla démarche - prosegue la Ferrarini - ci attendiamo una fiscalità agevolata, occasioni di formazione per il personale e un aiuto che duri nel tempo. Non ci servono supporti momentanei, ma progetti di lunga durata. Susa è a metà strada per tanti turisti che arrivano dalla Francia, dall'Inghilterra e dal Nord Europa.

Siamo il luogo ideale per una tappa tecnica. Qui da noi si sta bene. Da qui, dobbiamo costruire».

M.C.V.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Patrizia Ferrarini.  
 Presidente Ascom

■ SELPRESS ■  
www.selpress.com

INTERVISTA ■ Ferruccio Dardanello ■ Presidente Unioncamere

# Corridoio 5 chiave dello sviluppo

«Nel Settecento, quando l'ingegner Giuseppe Medail ha forato le stesse montagne, per il traforo ferroviario del Fréjus, gli attuali traffici non erano neppure lontanissime previsioni. Qualche tempo dopo, quando Cavour ha avviato gli scavi del Sempione, ha assunto un rischio senza avere, di certo, tutte le coperture finanziarie. Ma si trattava di politici lungimiranti, che hanno saputo scommettere e guardare lontano. Chiunque, riflettendoci, si rende conto di come il corridoio cinque sia fondamentale per la competitività».

**Ferruccio Dardanello, presidente di Unioncamere Piemonte, sprona il territorio a reagire e ad affrontare il nodo della Torino-Lione. Perché?**

Il binomio infrastrutture e sviluppo è l'unico su cui possiamo giocare qualche sfida per aprirci all'Europa e al mercato estero. Sulla Tav dobbiamo superare i no che hanno caratterizzato il percorso fino ad oggi. Altrimenti restiamo chiusi nel nostro guscio.

**Ma, al di là dell'opposizione di Valle, crede ci siano davvero le risorse per fare l'opera?**

I fondi, quando si vuole un progetto, si trovano. In ambito comunitario, nazionale o regionale. E poi ci sono i privati, che oggi sempre di più giocano un ruolo fondamentale per la realizzazione delle grandi infrastrutture.

**Il rischio non è andare incontro a un'opera che poi si bloccherà a metà?**

Sono un'ottimista per natura e credo che, partiti i lavori, poi tutto andrà in discesa. Quando si aprono nuove porte e portoni, poi crescono anche i flussi di traffico. E la Torino-Lione non è l'unica via di collegamento su cui si dovrebbe investire per la connessione Italia-Francia.

**Non crede che la responsabilità sia di una politica troppo debole e poco capace ad imporre una linea da seguire?**

Sicuramente. Non saremo, altrimenti, in questa situazione. Una debolezza che è dei Governi, pronti a parole a spaccare il mondo e poi, nei fatti, immobili. Ma anche del territorio, che non ha saputo alzare la voce. In questo, i francesi di Rhone Alpes sono riusciti a ritagliarsi un ruolo più forte nel trattare con il proprio Stato. Non è stato fatto abbastanza e, nel dire ciò, metto avanti le responsabilità di tutti, comprese quelle del sistema camerale. Ma, adesso, dobbiamo cambiare rotta, se vogliamo disegnare la storia.

**Come lavorerete per sostenere la Torino-Lione?**

L'euroregione Alp-Med vede la concentrazione di un milione e mezzo di imprese. Noi lavoriamo con passione all'interno di questo grande progetto. Le nostre camere di commercio intrecciano rapporti sempre più stretti di collaborazione, a di-

mostrazione di quanto il tessuto economico crede nella cooperazione di questo territorio e, di conseguenza, della Tav.

**Crede che le recenti tensioni Italia-Francia sul tema dell'immigrazione possano pregiudicare il rinnovo del sospirato accordo per la ripartizione dei costi?**

Direi di no. Voglio augurarmi che una momentanea difformità di vedute non abbia ricadute sulla programmazione di un futuro che coinvolge i prossimi 50 anni.

M. C.V.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IMMAGOECONOMICA



**Ferruccio Dardanello.** A capo di Unioncamere Piemonte

■ SELPRESS ■  
www.selpress.com

## IL COMMERCIANTE

### «Se un'opera non è indispensabile bisogna fermarsi»

«A cosa servono gli sgravi fiscali, a chi non ha un reddito e non ha occasioni per lavorare?». Scuote la testa Valter Di Cesare, una vita in Valsusa, titolare del colorificio Decorsusa, ditta di famiglia dal 1959. «Se un'opera è indispensabile – prosegue – allora bisogna andare avanti, i problemi vanno affrontati e risolti, anche se qualcuno ne paga poi il prezzo finale. Ma se non è così, allora bisogna fermarsi e riflettere. Come valsusini, prima di tutto, perché gli scavi devasteranno l'ambiente. E come imprenditori, in secondo luogo, perché bisogna essere pragmatici. Sulla bilancia, è necessario mettere ciò che l'opera porta e ciò che toglierà». Il mercato vero, per i

piccoli e grandi negozi della Valsusa, è quello del tessuto locale degli artigiani, dei piccoli imprenditori e di chi lavora con i villeggianti, con la crescita delle seconde case. Le grandi infrastrutture, dall'autostrada alla centrale Aem, sono passate in Valle. «Qualcuno ci ha anche guadagnato – spiega Di Cesare – nessuno si è arricchito. Poco può dare l'avvio di una grande opera a chi non ha un margine sufficiente per grosse forniture e non può esporsi su ordinativi consistenti, se non accettando il rischio di fallire, anche solo nel caso di un

ritardato pagamento delle fatture». Nel negozio di Di Cesare, fra i nipoti, c'è anche chi crede alla Tav. E la discussione è un confronto pacato, lontano dagli estremismi che passano in città. «I cantieri porteranno lavoratori da fuori in Valsusa – scuote di nuovo la testa, il titolare –. E forse, l'operaio di lontano, che affitta una casa qui, verrà da me a comprare la pittura per rinfrescare le pareti. Ma nel frattempo, quanti villeggianti non ci saranno più? Sono altre le misure per crescere».



**Valter Di Cesare.**  
Titolare colorificio

**M.C.V.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## IL FORNITORE EDILE

### «Le ricadute serviranno a rilanciare l'indotto»

«Grande opera è, da sempre, sinonimo di lavoro in Valsusa. Se tornano i grandi gruppi a operare, le maestranze le prenderanno di qua. La Démarche servirà a mettere a sistema un indotto di ricadute che c'è sempre stato e che, questa volta, deve essere sfruttato al meglio, anche per superare la crisi». Ci crede, Marco Cossa. In Valle è uno dei principali rivenditori di materiali edili, con 15 dipendenti. Da qualche tempo è presidente dell'Ascomed di Torino, che raggruppa i fornitori dell'edilizia. Negli anni, ha visto crescere il tessuto di imprese del territorio e le ha viste anche sparire: l'inventuto, la difficoltà di accesso al credito, le normative

che strozzano il settore hanno tirato giù tante serrande, prima fra tutti alle grandi imprese, e l'elenco dei costruttori, le ditte sane e serie, che pagano i dipendenti e rispettano le regole, si è via via assottigliato. La cassa integrazione si è affacciata, per la prima volta nella storia, anche sull'orizzonte di chi le case non le costruisce, ma procura viti, assi, cemento e intonaci. «La prima misura con cui riempire di contenuti la Démarche – spiega – è liberare i comuni della Valsusa dai vincoli del patto di stabilità. Il mercato

delle piccole opere, così, potrebbe ripartire. Senza contare che, insieme alla Tav, arriveranno tanti piccoli lavori per la messa in sicurezza idrogeologica delle aree. Appalti che sono il pane per le imprese locali». Poi c'è la formazione, la riorganizzazione d'impresa, la necessità di un supporto per essere pronti e presentarsi preparati. «La sfida è dosare bene l'attività – prosegue Cossa – e stare nel range delle forniture, per gestire gli ordinativi».



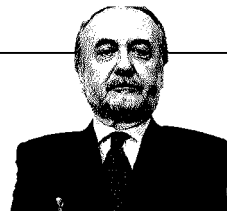
**Marco Cossa.**  
Pres. Ascomed

**M.C.V.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### «Nulla piove dall'alto, ora bisogna rimboccarsi le maniche»

**Mario Virano**  
COMMISSARIO DI GOVERNO



■ SELPRESS ■  
www.selpress.com

## 143 milioni

**L'intervento.** È il costo massimo stimato per la realizzazione del tunnel della Maddalena

**Ultimatum.** Giugno è il mese posto come termine dall'Ue per non perdere il cofinanziamento di Bruxelles

# In Gazzetta ufficiale pubblicato il progetto per l'intervento Alla cordata Cmc i lavori per il tunnel della Maddalena

**SUSA (TO)**

La novità era attesa da mesi: il progetto definitivo per il tunnel esplorativo della Maddalena, approvato dal Cipe il 18 novembre 2010 e del valore di 143 milioni, è stato finalmente pubblicato in Gazzetta ufficiale, il 6 aprile scorso. I lavori devono partire, tassativamente, entro giugno (come impone l'Ue) e la società che progetta la parte comune, Ltf - che ha visto, da pochi giorni, l'avvicendamento di Marco Rettighieri come nuovo direttore generale - conferma che i lavori saranno affidati alla cordata guidata da Cmc di Ravenna, la stessa che nel 2005 aveva vinto la gara per il cunicolo di Venaus, poi bloccato nell'autunno caldo della Valsusa dalle proteste no Tav. «Possiamo finalmente concludere la fase istruttoria - confermano da Ltf - e notificare la decisione a Cmc, in modo che quest'ultima possa procedere con lo sviluppo del progetto esecutivo

della Maddalena, per l'avvio dei lavori». Cmc dal canto suo fa sapere di essere disponibile a valutare il progetto una volta ricevuto. L'appalto sarà ceduto come variante al progetto di Venaus: una soluzione che consente tempi rapidi per l'avvio degli scavi, ma che non piace ai Comitati No Tav, pronti a dare battaglia.

Sempre in primavera, pena la perdita del cofinanziamento da parte dell'Ue, un'altra scadenza inderogabile per la Torino-Lione è il rinnovo dell'accordo Italia-Francia. «Entro fine aprile - spiega l'assessore ai Trasporti, Barbara Bonino - è previsto l'incontro tra il ministro Matteoli e il suo collega francese per calendarizzare le fasi di realizzazione dell'opera e firmare il nuovo trattato bilaterale per la ripartizione dei costi». Compito dei due governi sarà costituire il soggetto promotore della Torino-Lione per la parte comune, in sostituzione di Ltf (incaricata della sola progettazione), per realizza-

re i cantieri: ente in cui ha chiesto di entrare anche la Regione Piemonte.

Infine, sviluppi ci sono anche sul fronte progettuale. Il preliminare per la parte transfrontaliera è, infatti, giunto alla fase dei pareri della Regione e del ministero dell'Ambiente e potrebbe arrivare già a maggio sul tavolo del Cipe. Al contrario, il progetto di Rfi, è stato depositato solo a fine marzo ed è stato spedito in questi giorni ai sindaci della Valle e della cintura di Torino per le osservazioni. La mancata convocazione del tavolo politico ne ha, infatti, per mesi rallentato l'iter (gli elaborati sono pronti da giugno), fino a che non è intervenuto il ministro Matteoli per dare alle Ferrovie il via libera a consegnare. Visti i tempi, è certo che il progetto si spacherà in due: la tratta italiana sarà esaminata dal Cipe in un secondo momento rispetto a quella internazionale.

**M.C.V.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

